Canadian Coast Guard
www.ccg-gcc.gc.ca

ECHO

SUMMER 2010

2 **Deputy Commissioner's Corner**
In this issue, Deputy Commissioner René Grenier speaks to the importance of interdepartmental relationships and how they help us to improve our own programs and services, especially with respect to Maritime Security.

8 **The Navy Centennial Bell**
As part of the 100th anniversary of the Canadian Navy, a special ship's bell was cast containing material from a variety of ships, as well as other items that form part of Canada's proud maritime history.

10 **The College opens its doors to local students**
The Canadian Coast Guard College enjoyed great success with its annual Open House that provided local students an opportunity to visit the facilities and speak to officer cadets about life at the College.

Special Feature

The Canadian Coast Guard: Older than you might think!

Blast from the past! One of the progenitors of the Coast Guard hovercraft, the *Voyageur* was used principally for servicing navigational aids in the Laurentian Region between 1972 and 1987. The *Voyageur* was eventually replaced by the CCGS *Waban-Aki*.

Most Coasties know that our golden jubilee looms on the horizon. January 26, 2012 marks the 50th anniversary of the Canadian Coast Guard. But folks also know that fishermen and commercial shippers have been on the water for very much longer than half a century! So the question arises: who protected them before us? Who put the first buoys in the water, built the first lighthouses, and plucked drowning men from the raging sea?

continued on page 6

Deputy Commissioner's Corner

As employees of the Canadian Coast Guard (CCG), all of you know the key role our Agency plays in ensuring the safe use of Canada's oceans and waterways. Since its inception in 1962, the Coast Guard has always stayed true to its proud and noble tradition of service and safety.

The Coast Guard of today continues this tradition of excellence in service delivery. Through the years, the CCG has established a presence across the nation and has developed a great understanding of the marine environment and of mariners that ply Canadian waters. This knowledge, and our own maritime expertise, has always been critical to ensuring that the services we provide meet the needs of our many clients.

However, our Agency is not the only federal organization mandated to provide services related to Canada's maritime domain. There are a number of federal departments and agencies that provide maritime services related to the health, safety and security of Canadians, of our marine environment and to Canada's economic prosperity.

Much like our maritime partners, the CCG possesses the tools, expertise and information needed to provide its own suite of programs and services. By working together though, government organizations are able to offer more efficient and cost-effective services to Canadians. It is for this very reason the CCG has established a number of interdepartmental relationships, the benefits of which can best be seen through our role in Maritime Security, where the interdepartmental approach is a way of life.

In 2004, the Government of Canada established its National Security Policy, which was designed to ensure the protection and safety of all Canadians. One of the outcomes of this policy statement was the creation of three Maritime Security Operations Centres (MSOC).

These MSOCs are essentially hubs for interagency cooperation in the field of maritime security. They are comprised of five main partner departments and agencies and they include the Department of National Defence, the Royal Canadian Mounted Police, Canada Border Services Agency, Fisheries and Oceans Canada (including the Canadian Coast Guard) and Transport Canada.

Having representatives from different fields on hand in each MSOC brings knowledge, information and expertise to which partner organizations do not usually have access, with enormous benefits.

Although the maritime security mandates of these federal organizations may differ, each of them possesses knowledge and expertise that, when used jointly, can augment the safety and security of Canadians.

The ongoing work in CCG's Maritime Security group is truly indicative of the importance of not only building, but also maintaining these relationships which exist at all levels of the Agency. Coast Guard will continue to work with its partners in order to ensure the very best service for all Canadians.

Echo

Echo is available on CCG's intranet site at: http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/echo/main_e.htm

Editors
Cathy Barratt, Martin Beaupré

Published by:
Integrated Business Management Services
Canadian Coast Guard
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Contributors:
Éric Jacques
Carol Launderville
Charles Maginley
Danielle MacKinlay
Danielle Baldwin
Stephanie Shaw
Jerry Duggan
CCG Maritime Security group
Cygnus

This edition of *Echo* is also available on our intranet site...

Featured Photos

Dramatic rescue in Newfoundland and Labrador Region

The S/V *Waverunner*, out of Germany, issued a mayday and activated its emergency beacon at 5:30 a.m. on Friday, May 14, 2010. The vessel was 360 nautical miles (415 miles), south of St. John's, Newfoundland.
The mayday was picked up by the Denmark Rescue Coordinator Centre and relayed to St. John's.
The CCGS *Cygnus*, 300 nautical miles away, answered the call. A commercial tanker was first to arrive on the scene but, due to severe sea and weather conditions, was unable to assist. The CCGS *Cygnus* arrived at 11:30 a.m. in heavy seas and strong winds. The crew of the *Waverunner* were picked up by a Fast Rescue Craft and taken on board the *Cygnus* and transported to St. John's. After a brief stay in the hospital, all three crew members were released in good condition.

Happy 40th anniversary!

The CCGS *Griffon* was built in 1970 in Lauzon, Québec:

- **Named after the first trading vessel on the Great Lakes.**
- **Main missions are icebreaking and navigational aids servicing, but also contributes to search and rescue, environmental response, maritime security and scientific research.**
- **Is able to carry a helicopter**
- **Known as the *"Lady of the Lakes."***
- **Next mission: assisting in maritime security activities at the G20 summit in Toronto.**

In this issue

Deputy Commissioner's Corner . 2
Featured Photos 3
Who Does What? 4
Special Feature 6
Our Regions 9

Who Does What?

Focus on Maritime Security

By Martin Beaupré

For the past few years, the Coast Guard's Maritime Security group has been hard at work strengthening our support for the federal government's maritime security agenda and providing proactive leadership and management of the maritime security file within Fisheries and Oceans Canada (DFO).

The need for a maritime security capacity, both nationally and internationally, stems from the events of 9/11. Following those events, the Canadian government evaluated its capacity with regard to national security and determined that a interdepartmental approach would harness the current capabilities and build on each department's strengths and expertise.

The Coast Guard does not have a specified mandate for maritime security, but is expected to provide ships, aircraft and other marine services in support of federal maritime priorities under the *Oceans Act*. As such, it is up to the Agency to determine what support it can provide that fits within its mandate, capacity and funding. This is what the CCG Maritime Security group has been doing since its inception.

As the lead for the department, CCG's Maritime Security group works with other CCG sectors, including Fleet, Maritime Services and Integrated Technical Services and with the DFO Conservation and Protection (C&P) branch to assess what the department as a whole can contribute to national security. In all their activities, the group's objective is to position DFO as a value-added and proactive partner in the multi-agency approach to maritime security, which includes Transport Canada (TC), the Department of National Defence (DND), the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), Canada Border Services Agency (CBSA) and DFO.

"The Maritime Security group within Coast Guard has come a long way," says Steve Stringer, Senior Marine Security Advisor with the Maritime Security group in Ottawa. "When the group was first established there were only two of us at Headquarters (HQ). Thanks to some funding we received from the government, and when we are fully staffed, we will number about 14 employees nationally."

The HQ component of Maritime Security provides leadership through policy development and governance, budget allocation and management and the development of tools needed to do the job, such as the *Automated Identification System* (AIS) and the *Long Range Identification and Tracking System* (LRIT), which will enhance maritime domain awareness. The Maritime Security group does not have a regional component. They do have a number of employees who work in the regions but report to HQ in Ottawa. These are mostly CCG and C&P employees who work in the Marine Security Operations Centres (MSOC).

The MSOCs are essentially centres where each federal department and agency with a role in maritime security can share information that can enhance Canada's maritime domain awareness. The CCG's maritime and vessel tracking and traffic management expertise, along with tracking systems like the LRIT, has positioned the Coast Guard as a value-added partner in the MSOCs. There are three MSOCs nationally. Two of these centres, one located in Halifax, NS and the other in Esquimalt, BC, are coastal centres which cover both the East and

As part of its support role, the Coast Guard participates in a number of exercises related to maritime security. Seen here, our Fleet personnel participate in an on-water exercise with the Department of National Defence. Photo: RCMP

Seen here, la *Sûreté du Québec* conducting an exercise with the CCGS *Cap Tourmente*.

West coast. The third centre located in St. Catherine's, Ontario, covers the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway.

The MSOCs go far beyond the work of our Marine Communications and Traffic Services (MCTS) centres. While the MCTS centres offer services to and manage the general maritime traffic, the MSOCs look beyond the MCTS range and specifically look for any suspicious ship movements or abnormal vessel traffic activities. The MSOCs are staffed by employees of all member departments, and therein lies the greatest difference between the two centres and where the MSOCs provide an edge.

Having personnel from different fields and areas of expertise on hand makes a world of difference. Each member of the MSOC brings their own knowledge, information and expertise that, when used together, further enhances Canada's national security.

"The information collected benefits others in delivering on their individual roles," says Henri Legros, National Manager, MSOC, in Ottawa. "Marine analysts from each partner department are on site and work with intelligence specialists who are also at the centre."

However, despite its obvious advantages, MSOCs are not without challenges, and those differ depending on the centre in question. The centre located in St. Catherine's, Ontario, which is led by the RCMP, is more targeted towards law enforcement. As such, the information shared at this centre is often subject to official investigations, which restrict its use. "The biggest challenge for us is the sharing of information between partner departments," says Greg Meaker, Lead Office with the Great Lakes / St. Lawrence Seaway MSOC. "Some information collected cannot be shared among the various departments.

But we hope that, as the MSOCs become better established, we will find a way to address this challenge."

As for the coastal MSOCs, information sharing presents only a small challenge among partner departments. "The challenge for us is that we now find ourselves in an environment where we work with other departments on a daily basis," says David Dahlgren, Lead Officer, MSOC-West. "We are stepping into a game we never played before and we are now developing a capacity that never existed. We are now adapting and trying to develop a maritime security culture within the CCG."

Despite these challenges, however, the MSOCs have become a vital component to national security. As Coast Guard develops its Maritime Security function, our support role will continue to be better defined. In the meantime, the CCG Maritime Security group will continue to work hard to ensure that Coast Guard meets its obligations. "Maritime security is exciting work," says Greg. "We are currently developing a role that did not exist in the Coast Guard. We are building it from the ground up, which is really interesting."

Special Feature

The Canadian Coast Guard: Older than you might think!

By Catherine Barratt

Continued from page 1

Two articles in this, the Summer edition of *Echo* discuss the Coast Guard's strong relationship with our federal partners, so it seemed appropriate to weave them together with a feature piece on our forefathers and how much of that past we all share. Information is both sketchy and scattered, but what follows will give readers a sense of our rich history.

As intendant for New France in the mid-1660s, Jean Talon foresaw the essential role that maritime trading and shipbuilding would play in the development of France's newest colony (given its abundant supply of lumber), and launched a shipbuilding industry on the banks of the St. Lawrence.

Because shipbuilding and nautical education are inextricably linked, we owe Talon a debt of thanks for sowing the first seeds of marine service in Canada. He was noted as saying that "… Canadian youth … take to schools for … navigation … (giving) every reason to hope that the country will produce mariners, fishermen, seamen and skilled workmen." Indeed.

While shipbuilding and shipping were the focus in the St. Lawrence region, it was a different resource that captivated the colonizers in the east. We have Jean Cabot's discovery of the Grand Banks at the dawn of the 16th century to thank for what would become an enduring – and thus defining – livelihood for so many Atlantic Canadians. Both the British and the French came to fish the fertile grounds, and both soon learned that the practise was not without considerable peril. Still, it was a remarkable stretch of time before the first aids to navigation were seen, beginning with a lighthouse the French erected for their fortress at Louisbourg, on Cape Breton Island in 1733. The British followed 25 years later with their first light on Sambro Island, a second off Cape Breton in 1777, and a third off St. John's in 1791. These and a number of crude aids to navigation served the earliest (and barest) needs of mariners.

In 1801, the Government of Nova Scotia established a Commissioner for Sable Island, where it ran a small 'humane station' and kept emergency survival provisions for shipwrecked mariners. Similar but smaller stations were installed on St. Paul's, Mud and Seal Islands.

As the population grew in the early 19th century, so too did vessel traffic, leading the government of Lower Canada in 1805 to establish *Trinity House*. It would be responsible for improving channel depth, towing vessels, and establishing lights and buoys from Montreal to the Strait of Belle Isle. That work was taken over by the Department of Public Works in 1841, once Upper and Lower Canada were joined.

Despite best efforts, the shipping community had endured enough casualties by 1853 to prompt the Commissioner of Public Works to establish an improved separate unit under a government Marine Service. The first two steamers designed specifically for lighthouse and buoy tending were commissioned and in 1859, six (the *Advance, Napoleon III, Lady Head, Richelieu, Druid,* and *Sir James Douglas*) came under the care of the Commissioner of Public Works. These vessels represent the embryonic beginnings of a coast guard fleet that would be formalized in the year of Confederation as the

Sambro Island as it is today.

Built in 1856, the *Druid* was an iron paddle steamer used as lighthouse tender and buoy vessel. She was transferred to the St. Lawrence after incurring damage following a grounding incident in 1868.

'Marine Service of Canada' under the Department of Marine and Fisheries. Our main responsibility was still, at that time, buoy and lighthouse maintenance.

Although it lacked a lifesaving mandate, the Marine Service installed two lifeboats on the Great Lakes. The positive attention this drew prompted the government to turn on the funding taps in 1872, leading to lifeboat stations on the St. Lawrence, and more in Nova Scotia and Ontario. The first station on the west coast was established at Bamfield in 1907; it was distinguished as the first motor lifeboat in the country – a 36' self-righting, self-bailing vessel (purchased for the princely sum of $12,000).

Marine and Fisheries also had the responsibility to oversee sailors apprenticing to become mates or shipping masters, as well as several marine police forces. It is likely because of this pre-existing role that, when Great Britain became concerned about Germany's efforts to build a naval force, the Canadian government established the Department of the Naval Service in 1910, under the Department of Marine and Fisheries. The service would adopt the name 'Royal Canadian Navy' the following year, after receiving the King's blessing. Preparing themselves for eventual war, the members of this new service received their at-sea training while conducting fishery patrols, shoulder to shoulder with ancestors of the Coast Guard.

Following the First World War, members of the Navy were seconded to again work alongside their Marine Service colleagues for a time. This fuelled suspicion that the Navy would be collapsed, until it was evident that they would again be pressed into their intended service as the Second World War loomed.

A wooden screw steamer, the *Sir James Douglas* served as a fisheries patrol, lighthouse supply and buoy vessel until she was retired and sold in 1899.

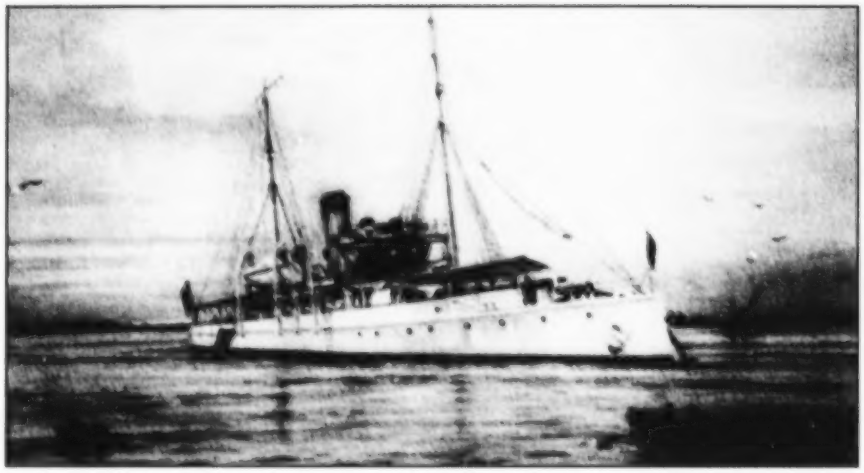
In the meantime, the Department of Marine and Fisheries was split into separate organizations in 1930. Six years later, the Department of Transport was formed, assuming the responsibility for marine transportation matters that had briefly been the purview of the Department of Marine, as well as those of Railways and Canals and the civil aviation responsibilities of our Department of National Defence. From 1936 until 1962, the Department of Transport was home to 'Marine Operations' until the Canadian Coast Guard was formally introduced in 1962. We remained with Transport until 1995, when the Coast Guard was amalgamated with DFO.

Our latest chapter was written in 2005, when we became the Special Operating Agency we continue to grow into today.

Coast Guard contributed to the Navy Centennial Bell

By Charles Maginley

On May 4th, 2010, a special ship's bell was presented to the people of Canada at a ceremony held on Parliament Hill in Ottawa. The 100th anniversary of the Canadian Navy is being celebrated with parades, naval reviews and gala events in the main naval bases of Halifax and Esquimalt and across the country. One of these special anniversary projects was the casting of a special ship's bell, weighing 40 kilograms, which resembles those fitted in destroyers and frigates. What makes it special is that it contains material - brass, bronze, copper - from historic ships, together with items such as medals and war souvenirs contributed by individuals. Non-metallic items were also included: cloth or paper items that would instantly vanish in smoke in the heat of the crucible but are thought to have left their essence behind!



Built in 1904, the CGS *Canada* was used as a fisheries patrol vessel and for naval training in the period before the Royal Canadian Navy (RCN) was established. She later provided sea training for the first officer cadets of the infant Navy. She was transferred to the RCN in 1914 as a patrol vessel. Watercolour by F.R.Berchem

The Centennial Navy Bell is now on display on Parliament Hill. Photo: Canadian Navy

Most of these items were, of course, from naval ships and personnel; but contributions from civilian government ships were also made. In recognition of the role played by the Department of Marine and Fisheries to the creation of the Naval Service of Canada in 1910, and of the service of former government ships in both world wars, the Navy invited the Coast Guard to participate in the bell project by contributing items to the cauldron. These fragments of metal were collected from individuals, from ships preserved at museums and, in one case, from a serving vessel.

The Coast Guard items were from the following ships:

CGS *Canada* (1905-1924). Items in the form of photographs of the ship and crew at various periods. Rear-Admiral Charles Kingsmill, who headed both the Naval Service and the Fisheries Protection Service, used the armed fisheries protection vessel as a training ship for the first naval cadets and midshipmen.

CSS *Acadia* (1913-1969). Brass contribution by the Maritime Museum of the Atlantic at Halifax, where the ship is preserved. The *Acadia* served as a naval ship during both world wars.

CCGS *N. B. McLean* (1930-1988). Bronze contribution by marine artist Yves Bérubé. The *McLean* conducted classified wartime

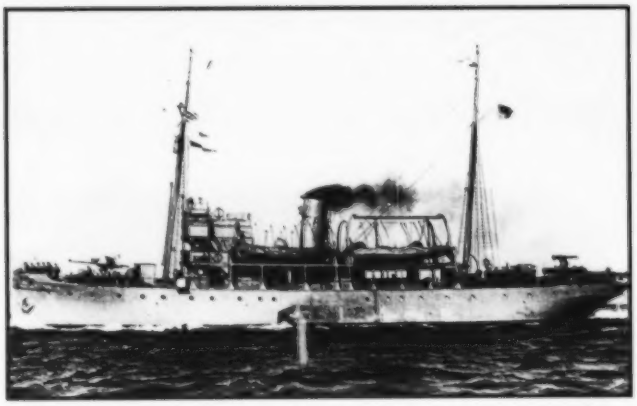
missions to Hudson Bay and the Arctic.

CCGS *Ernest Lapointe* (1941-1978). Brass contribution by the *Musée maritime du Québec* at *L'Islet-sur-Mer*. The *Lapointe* carried out important supply missions during the construction of the Allied air base at Goose Bay, Labrador.

CCGS *Alexander Henry* (1959-1986). Copper contribution by the Maritime Museum of the Great Lakes in Kingston, where the ship is preserved.

CCGS *Provo Wallis* (1969- extant). Brass contribution by the ship. The *Provo Wallis* has a direct naval connection as she is named for Dartmouth, Nova Scotia native Admiral of the Fleet Sir Provo Wallis (1791-1892) who, as Second Lieutenant of HMS *Shannon*, brought that ship and its prize, the USS *Chesapeake*, into Halifax after their epic battle of June 1, 1813.

The Centennial Bell will be on display in a place of honour in the Houses of Parliament for one year, after which it will be removed to a permanent home.



The *Acadia* in naval service, 1942. Photo from Maritime Museum of the Atlantic in Halifax, Nova Scotia.

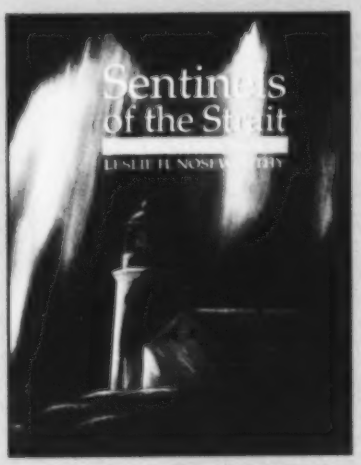
Our Regions

Sentinels of the Strait

By Jerry Duggan

The Canadian Coast Guard Newfoundland Region Alumni Association Inc. and Mr. Leslie Noseworthy, Newfoundland and Labrador's best kept secret of artistic talent, have joined forces to produce a second book titled *Sentinels of the Strait*.

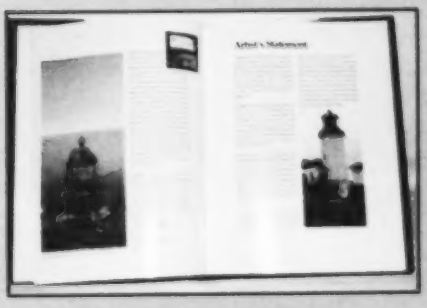
The publication documents the establishment of lighthouse services in the Strait of Belle Isle by the Canadian government and the Marconi company wireless station in 1904. The publication's words seep into the paintings and pictures as its content bounces off the pages to preserve Canada's marine heritage while recording and portraying the history of Newfoundland and Labrador's people.



Technology has replaced both services, but the collaboration of the Canadian Coast Guard Alumni and Mr. Noseworthy has preserved the history of both operations in an excellent format of sketches, paintings, pictures and words.

The publication has been distributed freely to all the schools of Newfoundland and Labrador.

Yet, it is expected that sales of this beautiful and majestic panorama of Belle Isle will exceed the 7,000 copies which was achieved by the previous lighthouse book *Let There Be Light*.



Integrated Technical Services (ITS) Co-op Program graduates have a promising future

By Stephanie Shaw

Jeremie Lucas' high school graduation was looming, and like many Grade 12 students, the Sackville High School senior was uncertain about his future. "I wasn't sure what I wanted to do after high school, but I knew I wanted to do a trade," said Lucas. Things became a lot clearer after his teacher mentioned a new program with the Canadian Coast Guard. It allows students to see for themselves the many employment opportunities within the service. "I loved every moment of the program, especially being able to see the different aspects of running a ship and maintaining it," Lucas said of his time in the CCG Maritimes Region Co-op Program.

Every Thursday for eight weeks, students from Halifax West, Dartmouth, Sackville and Cole Harbour High schools worked side-by-side with a personal mentor – each from different areas of the Coast Guard. The students got hands-on experience while obtaining a credit for the semester. "Most of the time, students just think of the ships when they think of the Coast Guard," said Laura Talbot, Coordinator of the Program, "but this pilot program really showed them a variety of opportunities within the Coast Guard.

On February 26, 2010 at the Canadian Coast Guard Base, (L to R) Tom Clifford (Halifax West), Meghan MacDonald (Dartmouth High School), Jeremie Lucas (Sackville High School) and Ian Edwards (Cole Harbour High School) were presented certificates at a graduation ceremony for successfully completing the ITS Co-op Program.

For example, a student could spend a day in the Boatshop at the Bedford Institute of Oceanography or in Marine Engineering at Marine House."

The graduation ceremony was held on February 26 at the Canadian Coast Guard Base in Dartmouth. Over 20 people were in attendance, including students, mentors and other Coast Guard employees. The ceremony was a way of thanking all who participated and wrapped up the 2009/10 program.

During the ceremony, students and mentors took the opportunity to speak of their experiences. Darren Kennedy, Senior Project Officer of ITS Marine Engineering was one of the mentors in attendance.

He expressed to the group how he enjoyed his role as a mentor and he is looking forward to doing it again. "I think it's a great program. My son's in grade 11 and I want him to get involved in this," said Darren. "It's so rewarding to see students take an interest and see their eyes open to something they weren't aware of before."

Lucas agreed his eyes were opened thanks to Darren and the rest of the program's mentors. He's looking forward to the future. "I'm planning to take the Industrial Electrician course at the Nova Scotia Community College (NSCC) this fall and get into the Coast Guard from there," said Lucas. "I'm definitely excited about a career in the Coast Guard now."

Canadian – U.S. Coast Guard icebreaking efforts on the Great Lakes

By Carol Launderville

Central and Arctic Region took on and conquered challenging icebreaking operations on the Great Lakes this past March, with some especially dramatic ice jams causing significant trouble on southern Lake Huron and on the St. Clair River. Our two icebreakers, CCGS *Samuel Risley* and CCGS *Griffon*, led an around-the-clock battle as thick ice plugged St. Clair River. A north wind intensified the situation by

There is a story behind the basketball. While involved in the St. Clair River operation the *Griffon* crew came across the basketball sitting on the ice. "The US college basketball March Madness was going on at the same time and the USCG crewmembers were pumped because Michigan State was playing well. Lots of basketball banter on the radio. Fittingly, the basketball became our mascot for the operation," said Captain Stewart (seen here in photo, centre)

blowing more ice into the river and causing jams to build.

Several commercial ships had difficulties making their way through the area, unsuccessfully trying to push through the ice flowing down river. Coast Guard assistance from both Canada and the United States proved to be crucial in freeing them and escorting them on their way.

"I continue to be amazed at the dynamics of ice in the St. Clair River," noted John Stewart, Commanding Officer on CCGS *Griffon*. "The conditions can change dramatically by the hour. One can literally see the ice pressure developing and releasing."

"It was truly a group effort between two Coast Guards having resources of differing capabilities that allowed us to quickly accomplish the goal. Each ship brought something different to the table, whether it be the ability to throw a big wake, have the power to encourage the flow of loose ice in the main channel, surgically work the narrow side channels or work through the night. From my perspective, it is a testament to the dedication of the crew of the *Griffon* who worked tirelessly freeing clogging sea bays, an ice-jammed rudder trunk, or nights of disturbed sleep. The *Griffon* may be 40 years old this year, but she continues to operate continuously with very little 'down time' providing service to its clients."

The Canadian and US Coast Guard Great Lakes Ice Operations are coordinated by our Regional Operations Centre staff in Sarnia. Through consultation with commercial shipping, ice specialists and our fleet, they are able to determine the highest priority areas and missions. Staff at our Marine Communications Traffic Services Centres provided the vital communication link between the vessels and shore. These coordinated efforts are all essential to the Great Lakes economy and to safety and security on the waterways.

The public and the media watched with great interest as the news items and editorials brought positive and much deserved recognition to the personnel involved, both on the water and ashore. As the *Sarnia Observer* noted:

"The fact is, we take the Canadian Coast Guard for granted. Too often we ignore government agencies until they overspend or become embroiled in scandal. But it deserves our thanks for quietly and efficiently keeping the ice moving and the channel open this winter. Its motto -- Safety First, Service Always -- is an apt description of what it does, not only in these parts, but across Canada's oceans and waterways, year in and year out. So, to the men and women of the Canadian Coast Guard, here's a tip of the hat for a job well done."

The USCGC *Mackinaw* and CCGS *Samuel Risley* provide an icebreaking escort to the tug *Everlast* and barge *Norman McLeod* in the St. Clair River.

The Coast Guard College opens its doors to local students

By Danielle MacKinlay and Danielle Baldwin

On May 11th, the Canadian Coast Guard College hosted a successful Open House for grade nine students from all over Cape Breton Island as well as some visitors from Ontario and New Brunswick. Our visitors spent the day at the College to learn about the Canadian Coast Guard and the training opportunities available.

Throughout the day, various areas of the College were exhibited to demonstrate life either as an Officer Cadet or a Coast Guard employee in training. The tour was directed by the Officer Cadets who took the lead role in guiding the groups to the machine shop, boat shed, simulators, wellness centre and the various types of classrooms.

They were given the opportunity to learn about the Officer Training Program as well as the departments of Marine Communications and Traffic Services and the Marine Maintenance and Equipment Training. The students were also welcomed into our wonderful Galley where the staff prepared a barbeque for staff and students.

The students completed a short survey after their tours, when the vast majority expressed an interest in pursuing training with the Canadian Coast Guard in the future. Some of the most memorable parts of the visit were the simulators and hands-on demonstrations in the laboratories which were facilitated by the College staff.

We would like to thank everyone for their hard work and participation in this event which allows us to showcase the opportunities within Coast Guard. The College was very pleased with the turnout of students and the interest that was shown towards our programs.

Mike Williams, a Marine Engineering Instructor at the Canadian Coast Guard College, explains a Propulsion Plant Simulator to a group of students.

Did you know...

Commissioner George Da Pont is leaving the Coast Guard to pursue his career with the Canadian Food Inspection Agency. Mr. Marc Grégoire from Transport Canada will take the helm as our new Commissioner on June 28.

Deputy Commissioner René Grenier will be retiring on January 14, 2011 after 37 years of dedicated service. As of September 17, 2010 Ms. Jody Thomas will join the Coast Guard from Passport Canada as our new Deputy Commissioner of Operations.

Director General of Maritime Services (DGMS), Mr. Michel Vermette, has accepted the position of Deputy Commissioner, Vessel Procurement. The Assistant Commissioner, Pacific Region Ms. Vija Poruks has agreed to fill the DGMS position until a staffing process can be conducted. Mr. George Horel will replace Vija as during her assignment.

Director General of Integrated Business Management Services (IBMS) Ms. Claudine Gagnon left the Coast Guard on May 3, 2010 to pursue her career with Indian and Northern Affairs Canada. Mr. Michael Gardiner has agreed to take on the duties of DG of Major Crown Projects and of IBMS while a staffing process can be conducted.

Garde côtière canadienne
www.ccg-gcc.gc.ca

ÉCHO

ÉTÉ 2010

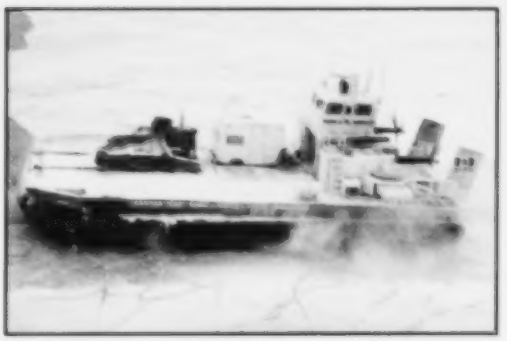
2 **Coin du sous-commissaire**
Dans ce numéro, le sous-commissaire René Grenier nous parle de l'importance des relations interministérielles et de la façon dont elles nous aident à améliorer nos propres programmes et services, en particulier dans le domaine de la sécurité maritime.

8 **La cloche du Centenaire de la marine**
Dans le cadre du centenaire de la marine canadienne, on a fait couler une cloche de navire spéciale à partir de métaux issus de divers navires, ainsi que d'autres articles qui ont joué un rôle dans la fière histoire de la marine canadienne.

10 **Journée portes ouvertes au CGCC**
Le Collège de la Garde côtière canadienne a connu un succès énorme à l'occasion de sa journée portes ouvertes annuelle qui a permis aux étudiants locaux de visiter nos installations et de s'entretenir avec les élèves-officiers sur ce à quoi ressemble la vie au Collège.

Édition spéciale

La Garde côtière canadienne: Plus âgée que vous ne l'auriez cru!



Voyage dans le temps! Le *Voyageur*, qui fut un des ancêtres de l'aéroglisseur de la Garde côtière, servait principalement à l'entretien des aides à la navigation dans la région des Laurentides entre 1972 et 1987. Le NGCC *Waban-Aki* a éventuellement remplacé le *Voyageur*.

La plupart de nos membres savent que notre anniversaire approche à grands pas. Le 26 janvier 2012 marquera le 50e anniversaire de la Garde côtière canadienne. Cependant, les collègues savent également que les pêcheurs et les navigateurs commerciaux arpentent nos eaux depuis bien plus qu'un demi-siècle! Par conséquent, on est en droit de se demander: qui assurait leur protection avant nous? Qui a jeté les premières bouées à l'eau, construit les premiers phares et retiré des eaux tumultueuses ces hommes qui étaient sur le point de se noyer?

suite à la page 6

Le coin du sous-commissaire

En tant qu'employés de la Garde côtière canadienne (GCC), vous connaissez tous le rôle important que joue notre organisme lorsqu'il s'agit d'assurer l'utilisation sécuritaire des océans et des voies navigables du Canada. Depuis sa création en 1962, la Garde côtière est toujours restée fidèle à sa noble tradition en matière de service et de sécurité.

De nos jours, la Garde côtière poursuit cette tradition d'excellence dans le domaine de la prestation des services. Au cours des ans, la GCC a imposé sa présence d'un océan à l'autre et grandement aidé les gens à comprendre l'environnement maritime des navigateurs qui parcourent les étendues d'eau de notre pays. Cette connaissance, ainsi que notre propre expertise du domaine maritime ont toujours été essentiels pour nous assurer que les services que nous offrons répondent aux besoins de nos nombreux clients.

Cependant, notre organisme n'est pas l'unique organisation fédérale dont le mandat consiste à offrir des services dans le domaine maritime au Canada. Divers ministères et organismes du fédéral offrent des services maritimes dans les domaines, comme la santé, la sécurité et la protection des Canadiens, de notre environnement maritime et de la prospérité économique du Canada.

À l'instar de nos partenaires maritimes, la GCC possède les outils, l'expertise et l'information nécessaires pour offrir son propre éventail de programmes et de services. En unissant ainsi nos efforts, les organisations gouvernementales sont en mesure d'offrir des services plus efficaces et plus rentables aux Canadiens. C'est vraiment pour cette raison que la GCC a pu établir de relations avec plusieurs ministères, ce qui nous procure des avantages dont témoigne notre rôle dans le domaine de la sécurité maritime, où l'approche interministérielle est devenue un mode de vie.

En 2004, le gouvernement du Canada a instauré sa Politique nationale en matière de sécurité, dont le but est d'assurer la protection et la sécurité de tous les Canadiens. Un des résultats de cet énoncé de politique fut la création de trois Centres des opérations maritimes (COM).

Ces COM constituent essentiellement des carrefours favorisant la coopération entre les divers organismes dans le domaine de la sécurité maritime. Il s'agit en fait de cinq ministères et organismes partenaires importants, dont le ministère de la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, Pêches et Océans Canada (incluant la Garde côtière canadienne) et Transports Canada.

La présence de représentants issus de divers domaines au sein de chaque COM nous procure les connaissances, l'information et l'expertise auxquelles les organisations partenaires n'ont habituellement pas accès, ce qui amène des avantages énormes.

Même si les mandats de ces organisations fédérales peuvent varier sur le plan de la sécurité maritime, chacune possède les connaissances et l'expertise qui, lorsqu'utilisées conjointement, peuvent accroître la sécurité et la protection des Canadiens.

Les efforts continus qu'on constate dans le domaine de la sécurité maritime témoignent véritablement de l'importance de la mise sur pied et du maintien de ces relations, qui existent à tous les niveaux de l'organisme. La Garde côtière continuera de collaborer avec ses partenaires pour s'assurer d'offrir ainsi le meilleur service qui soit aux Canadiens.

Écho

Écho est diponible sur le site intranet de la GCC au: http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/echo/main_f.htm

Rédacteurs:
Catherine Barratt / Martin Beaupré

Publié par:
Services de gestion intégrée des affaires
Garde côtière canadienne
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6

Collaborateurs:
Éric Jacques
Carol Launderville
Charles Maginley
Danielle MacKinlay
Danielle Baldwin
Stephanie Shaw
Jerry Duggan
Groupe de la sûreté maritime
GCC *Cygnus*

Photos à l'affiche

Sauvetage dramatique dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador

Le voilier allemand *Waverunner*, a émis un signal de détresse et actionné sa balise d'urgence à 5 h 30, le vendredi 14 mai 2010. Le voilier se trouvait alors à 360 milles nautiques (415 milles) de St. John's à Terre-Neuve. L'appel de détresse fut capté par le Centre de coordination des opérations de sauvetage du Danemark qui l'a transmis à St. John's. Le NGCC *Cygnus*, situé à 360 milles nautiques de distance, a alors répondu à l'appel. Un pétrolier commercial fut le premier arrivé sur les lieux, mais en raison des conditions maritimes et météorologiques défavorables, il n'a pu prêter main forte. Le NGCC *Cygnus* est arrivé à 11 h 30 dans une mer houleuse et des vents forts. L'équipage du *Waverunner* fut recueilli par une embarcation rapide de sauvetage et prise à bord du *Cygnus* qui le transporta à St. John's. Après un court séjour à l'hôpital, les trois membres d'équipage ont pu obtenir leur congé.

Joyeux 40e anniversaire!

Le NGCC *Griffon* fut construit en 1970 à Lauzon au Québec:

- **On lui donna son nom en l'honneur du premier navire commercial à naviguer sur les Grands Lacs.**
- **Il a réalisé principalement des missions de déglaçage et d'entretien des aides à la navigation, mais il contribue également aux opérations de recherche et de sauvetage, d'intervention environnementale, de sécurité maritime et de recherche scientifique.**
- **Ce navire est capable de transporter un hélicoptère.**
- **On lui a donné le surnom de la « *Dames des Lacs* ».**
- **Prochaine mission: collaborer aux activités de sécurité maritime à l'occasion du Sommet du G20 à Toronto.**

Dans ce numéro

Le coin du sous-commissaire . 2
Photos à l'affiche 3
Qui fait quoi? 4
Édition spéciale 6
Nos régions 9

Qui fait quoi?

Pleins feux sur le Groupe de la sûreté maritime

par Martin Beaupré

Au cours des dernières années, le Groupe de la sûreté maritime à la Garde côtière n'a épargné aucun effort pour consolider notre soutien au programme de la sécurité maritime du gouvernement fédéral, ainsi que pour jouer un rôle de chef de file et assurer la gestion proactive du dossier de la sécurité maritime à Pêches et Océans Canada (MPO).

Le besoin de compétences dans le domaine de la sécurité maritime, tant à l'échelle nationale qu'internationale, découle des événements du 11 septembre 2001. Suivant ces événements, le gouvernement canadien a évalué sa capacité en matière de sécurité nationale et a déterminé qu'une approche interministérielle allait permettre de fusionner les capacités actuelles et de compter sur les forces et l'expertise de chaque ministère.

La Garde côtière ne dispose d'aucun mandat précis en matière de sécurité maritime, mais on s'attend à ce qu'elle fournisse des navires, des aéronefs et d'autres services maritimes afin de favoriser les priorités maritimes en vertu de la *Loi sur les océans*. En tant que tel, il revient à l'organisme de déterminer le soutien qu'elle peut offrir et qui correspond à son mandat, sa capacité et son financement. C'est d'ailleurs ce que fait le Groupe de la sûreté maritime de la GCC depuis sa création.

Étant responsable au ministère, le Groupe de la sûreté maritime à la GCC collabore avec d'autres secteurs de la GCC, dont la Flotte, les Services maritimes et les Services techniques intégrés, ainsi qu'avec la direction générale de Conservation et Protection (C et P) au MPO afin d'évaluer la façon dont l'ensemble du ministère peut contribuer à la sécurité nationale. L'objectif du groupe dans le cadre de toutes ses activités consiste à faire du MPO un partenaire proactif et à valeur ajoutée dans l'approche interministérielle pour assurer la sécurité maritime, à laquelle participent Transports Canada (TC), le ministère de la Défense nationale (MDN), la Gendarmerie royale du Canada (GRC), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et le MPO.

« Le Groupe de la sûreté maritime à la Garde côtière a réalisé de grandes choses, » de dire Steve Stringer, conseiller principal en sécurité maritime au sein du Groupe de la sûreté maritime à Ottawa. « Lorsqu'on procéda à la mise sur pied du Groupe, nous n'étions que deux à l'administration centrale (AC). Grâce au financement que nous avons obtenu du gouvernement et lorsqu'on aura recruté tout le personnel prévu, nous serons tout près de 14 employés à l'échelle nationale. »

Les responsables de la sécurité maritime à l'AC assurent le leadership, l'élaboration de politiques et la gouvernance, la répartition et la gestion du budget, ainsi que l'élaboration d'outils nécessaires pour ce travail, comme le *Système d'identification automatique* (SIA) et le *Système d'identification et de localisation à longue portée des navires* (LRIT), qui viendront sensibiliser davantage les gens au domaine maritime.

Le Groupe de la sûreté maritime ne possède aucun volet régional. On y compte quelques employés qui travaillent dans les régions, mais qui relèvent de l'AC à Ottawa. Ce sont principalement les employés de la GCC et de C et P qui travaillent dans les Centres des opérations maritimes (COM).

Les COM sont essentiellement des centres où chaque ministère et organisme du fédéral assumant un rôle au niveau de la sécurité maritime peut échanger de l'information qui viendra sensibiliser davantage les gens au domaine de la sécurité maritime au Canada.

L'expertise de la GCC dans les domaines, comme les activités maritimes, le suivi des navires et la gestion du trafic, ainsi que les systèmes

Dans le cadre de son rôle de soutien, la Garde côtière participe à divers exercices dans le domaine de la sécurité maritime. On peut voir ici notre personnel de la flotte participant à un exercice sur l'eau en compagnie du ministère de la Défense nationale. Photo : GRC

On voit ici la Sûreté du Québec en train de réaliser un exercice avec le NGCC *Cap Tourmente*.

de suivi, comme LRIT, a permis à la Garde côtière d'accéder au rang de partenaire à valeur ajoutée des COM. On compte trois COM à l'échelle nationale. Deux de ces centres, soit celui situé à Halifax, N.-É. et l'autre qui se trouve à Esquimalt, C.-B., sont des centres côtiers qui s'occupent des côtes est et ouest. Le troisième centre, situé à St. Catherine's, Ontario, couvre les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent.

Les COM vont au-delà des centres des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM). Alors que les centres des SCTM offrent des services et gèrent le trafic maritime en général, les COM exercent leur influence en s'attardent de façon plus spécifique aux mouvements des navires suspects ou aux déplacements anormaux du trafic maritime. Les COM sont exploités par des employés de tous les ministères qui en sont membres. C'est d'ailleurs ce qui distingue principalement les deux centres.

La présence d'employés issus de domaines variés et présentant une expertise différente fait toute la différence.

Chacun des membres du COM apporte des connaissances, une information et une expertise qui lui sont propres et qui, une fois réunies, favorisent davantage la sécurité nationale au Canada. « L'information recueillie profite aux autres lorsqu'ils doivent assumer individuellement leurs rôles, » de dire Henri Legros, gestionnaire national, COM, à Ottawa. « Les analystes du domaine maritime de chaque ministère partenaire sont sur place et collaborent avec les spécialistes du renseignements qui travaillent également au centre. »

Cependant, malgré leurs avantages évidents, les COM doivent quand même relever certains défis qui varient d'un centre à l'autre. Le centre situé à St. Catherine's, Ontario, qui est dirigé par la GRC, se consacre davantage à l'exécution de la loi. En tant que telle, l'information échangée dans ce centre fait souvent l'objet d'enquêtes officielles, ce qui en limite l'utilisation. « Le principal défi que nous devons relever concerne l'échange d'information entre les ministères partenaires, » de dire Greg Meaker, responsable du bureau au COM des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent. « Une partie de l'information recueillie ne peut être partagée entre les divers ministères. Cependant, nous espérons, au fur et à mesure qu'on sera parvenus à mieux consolider les COM, qu'on aura trouvé une façon de relever ce défi. »

Dans le cas des COM côtiers, l'échange d'information ne constitue qu'un défi négligeable pour les ministères partenaires. « Pour nous, la difficulté consiste à notre évolutions dans un environnement où la collaboration avec les autres ministères est une réalité de tous les jours, » de dire David Dahlgren, officier principal du COM de l'ouest. « Nous nous aventurons dans un jeu que nous n'avons jamais joué auparavant et nous sommes présentement en train d'acquérir des compétences qui n'ont jamais existé. Nous sommes maintenant en train de nous adapter et de tenter d'instaurer au sein de la GCC une culture en matière de sécurité maritime. »

Cependant, malgré ces défis, les COM sont devenus un élément vital de la sécurité nationale. Alors que la Garde côtière élabore sa fonction en matière de sécurité maritime, notre rôle de soutien sera de mieux en mieux défini. Pendant ce temps, le Groupe de la sûreté maritime à la GCC n'épargnera aucun effort pour s'assurer que la Garde côtière respecte ses obligations. « La sécurité maritime est un travail palpitant, » selon Greg. « Nous procédons continuellement à la création d'un rôle qui n'existait pas au sein de la Garde côtière. Nous partons de rien et c'est cela qui est vraiment intéressant. »

Édition spéciale

La Garde côtière canadienne : Plus âgée que vous ne l'auriez cru!!

par Catherine Barratt

suite de la page 1

Deux articles sur le sujet dans le numéro estival d'*Écho* sont consacrés à l'étroite relation que la Garde côtière entretient avec nos partenaires fédéraux. Ainsi, il nous a semblé approprié de fusionner les deux pour vous présenter un article spécialisé consacré à nos précurseurs et à ce passé que nous partageons tous. L'information est à la fois incomplète et diffuse, mais ce qui suit permettra vraiment au lecteur de comprendre notre riche histoire.

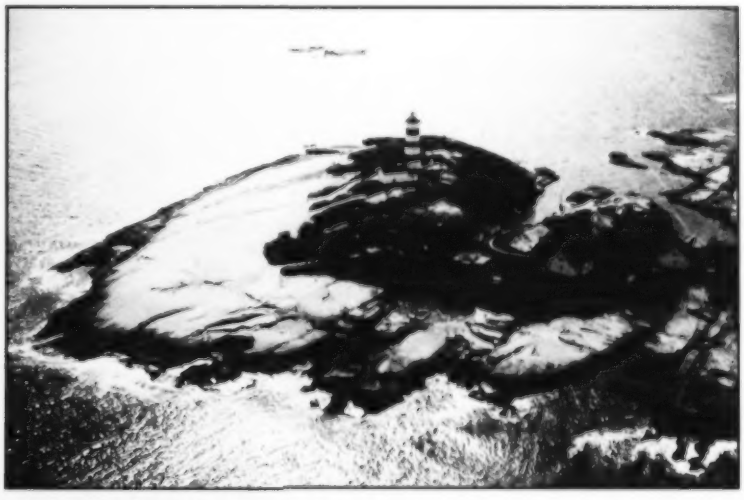
À titre d'intendant de la Nouvelle-France vers le milieu des années 1660, Jean Talon prévoyait ce rôle essentiel que le commerce maritime et la construction navale allaient jouer dans le développement de la plus récente colonie de France (en raison de l'abondance de son bois d'œuvre) et c'est alors qu'il procéda à la mise sur pied d'une industrie de construction navale sur les rives du Saint-Laurent. Parce que la construction navale et l'éducation dans le domaine nautique sont inextricablement liées, nous ne remercierons jamais assez Talon d'avoir ensemencé les premières graines du service maritime au Canada. Il aurait d'ailleurs déclaré : « …les jeunes gens du Canada…se jettent dans les écoles… dans la marine…ce pays deviendra une pépinière de navigateurs, de pêcheurs, de matelots ou d'ouvriers… ». En effet.

Alors que la construction navale et la navigation étaient les points de mire dans la région du Saint-Laurent, il s'agissait d'une ressource différente qui captivait les colonisateurs dans l'est. Ainsi, Jean Cabot a découvert les Grands bancs à l'aube du 16e siècle, ce qui allait devenir le moyen de subsistance durable – et déterminant – de tant de Canadiens dans la région de l'Atlantique. Les Britannique et les Français sont venus pêcher dans ces eaux fertiles et les deux nations ont tôt fait d'apprendre que cette pratique s'accompagnait d'un danger considérable. Malgré ces dangers, plusieurs années se sont écoulés avant l'arrivée des premières aides à la navigation, qui ont débuté par un phare que les Français ont érigé à titre de forteresse à Louisbourg, sur l'île du cap Breton en 1733. Les Britannique ont emboité le pas 25 ans plus tard en aménageant un premier phare sur l'île Sambro, un deuxième au large du cap Breton en 1777 et un troisième au large de St. John's en 1791. Ces aides à la navigation rudimentaires ont servi les besoins (les plus élémentaires) des premiers marins.

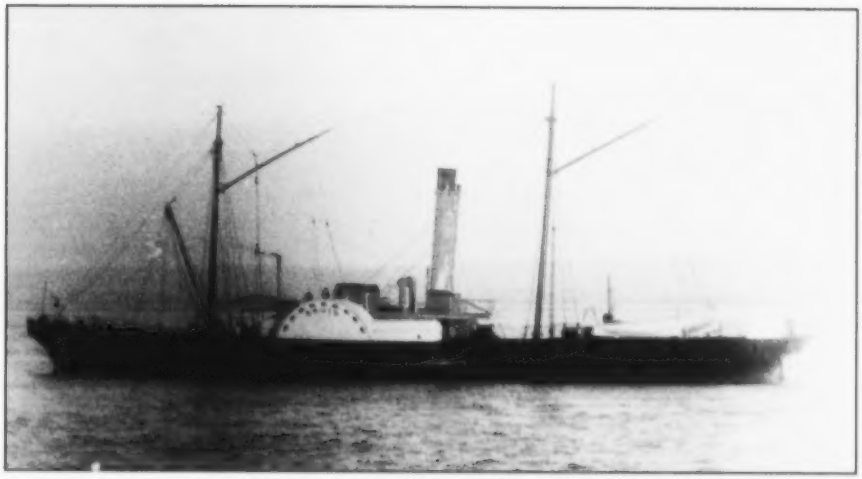
En 1801, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse créa le poste de commissaire de l'île de Sable, où il exploita une petite 'station humaine' et conservait une trousse de survie à l'intention des marins échoués. On aménagea ensuite des stations comparables mais plus petites sur les îles *St. Paul's*, *Mud* et *Seal*.

Alors que la population connut un essor au début du 19e siècle, il en fut tout autant du trafic des navires, ce qui poussa ainsi le gouvernement du Bas-Canada à mettre sur pied la *Trinity House* en 1805. Cette maison allait être chargée d'améliorer la profondeur des chenaux, de remorquer les navires et d'installer des balises et des bouées entre Montréal et le détroit de Belle-Isle. Le ministère des Travaux publics a pris le relais en 1841, après qu'on eut fusionné le Haut- et le Bas-Canada.

Malgré les meilleurs efforts possibles, le monde de la navigation avait connu suffisamment de victimes en 1853 pour inciter le commissaire des Travaux publics à créer une unité distincte mais améliorée relevant d'un service maritime gouvernemental. Les deux premiers navires à vapeur conçus précisément pour le mouillage des phares et des bouées furent mis en service et en 1859, six (soit l'*Advance*, le *Napoleon III*, le *Lady Head*, le *Richelieu*, le *Druid* et le *Sir James Douglas*) furent confiés aux bons soins du commissaire des Travaux publics. Ces navires représentent les débuts embryonnaires d'une flotte de la Garde côtière qui allait obtenir son statut officiel l'année



L'île Sambro de nos jours.



Construit en 1856, le *Druid* était un navire à vapeur à hélice de fer et servait à l'entretien des phares et à l'installation des bouées. On le transféra au Saint-Laurent après qu'il eut subi des dommages lors d'un échouement survenu en 1868.

de la Confédération pour devenir le 'Service maritime du Canada' relevant du ministère de la Marine et de la Pêche. À cette époque, notre principale responsabilité concernait encore l'entretien des bouées et des phares.

Même s'il ne s'était encore vu confier aucun mandat visant à sauver des vies, le Service maritime plaça deux canots de sauvetage sur les Grands Lacs. L'attention positive que suscita cette mesure incita le gouvernement à puiser dans les coffres du trésors public en 1872, ce qui mena à création de stations pour canots de sauvetage sur le Saint-Laurent, ainsi qu'en Nouvelle-Écosse et en Ontario. La première station sur la côte ouest fut aménagée à Bamfield en 1907. Elle se distingua des autres, parce qu'on y trouvait le premier canot de sauvetage à moteur au pays – une embarcation de 36 pieds à redressement automatique et qui se vidait d'elle-même (on se l'était procurée pour la somme impressionnante de 12 000$).

Les membres de la marine et les pêcheurs étaient également chargés d'encadrer les apprentis marins pour en faire des compagnons ou des administrateurs des affaires maritimes ou bien des membres de divers corps de la police maritime. Il est probable, qu'en raison de ce rôle déjà existant au moment où la Grande-Bretagne était préoccupée par les efforts que déployait l'Allemagne pour se bâtir une force navale, le gouvernement canadien procéda à la mise sur pied du ministère du Service naval en 1910, qui relevait du ministère de la Marine et des Pêches. L'année suivante, ce service allait adopter le nom de 'Marine royale canadienne' après avoir reçu la bénédiction du roi.

Se préparant en vue d'une éventuelle guerre, les membres de ce nouveau service ont suivi leur formation en mer alors qu'ils réalisaient des patrouilles de pêche aux côtés de nos ancêtres de la Garde côtière.

Le *Sir James Douglas*, un navire vapeur à hélice de bois, fut utilisé en tant que navire de patrouille de pêche, ainsi que pour l'approvisionnement des phares et l'installation des bouées jusqu'à ce qu'on le retire du service pour le vendre en 1899.

Après la Première Guerre mondiale, les membres de la marine furent détachés pour évoluer une fois de plus pendant un certain temps auprès de leurs collègues du service de la marine. Cela suscita la suspicion à l'effet que la marine allait s'effondrer jusqu'à ce qu'il devienne évident qu'ils allaient être entraînés dans le service souhaité, alors que planait la menace de la Seconde Guerre mondiale.

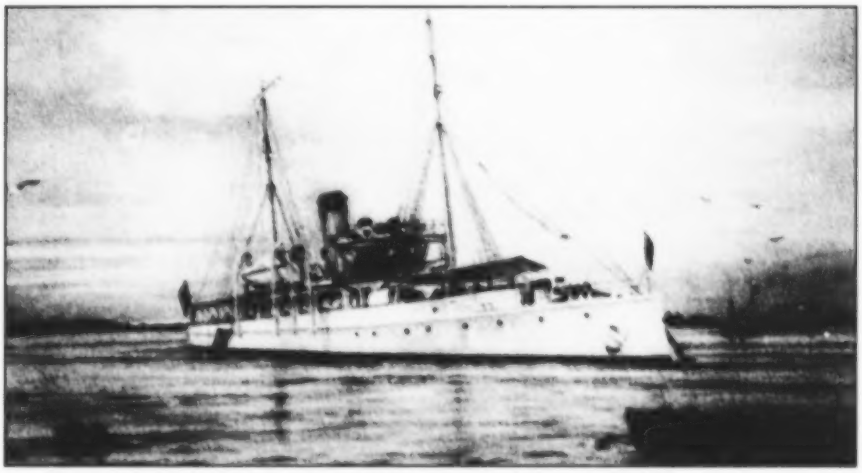
Pendant ce temps, on divisa le ministère de la Marine et des Pêches en deux organisations distinctes en 1930. Six années plus tard, le ministère des Transports fut créé et celui-ci assuma la responsabilité des questions de transport maritime qui avaient relevé brièvement du ministère de la Marine, ainsi que les responsabilités des chemins de fer, des chenaux et de l'aviation civile de notre ministère de la Défense nationale. De 1936 à 1962, le ministère des Transports abritait les 'opérations maritimes' jusqu'à ce qu'on procède officiellement à la création de la Garde côtière canadienne en 1962. Nous avons ainsi fait partie du ministère des Transports jusqu'en 1995, avant que la Garde côtière ne soit fusionnée au MPO.

C'est en 2005 que fut rédigé le dernier chapitre, alors que nous sommes devenus un organisme de service spécial et notre croissance se poursuit jusqu'à ce jour.

La Garde côtière a contribué à la cloche du Centenaire de la marine

Par Charles Maginley

Le 4 mai 2010, on remettait au peuple du Canada une cloche de navire très spéciale dans le cadre d'une cérémonie qui se déroulait sur la colline parlementaire à Ottawa. On souligne ainsi le 100e anniversaire de la marine canadienne avec des parades, des revues navales et des activités de gala dans les bases navales principales de Halifax et Esquimalt, ainsi qu'ailleurs au pays. Un de ces projets d'anniversaire spéciaux a consisté à couler une cloche de navire spéciale, qui pèse 40 kilogrammes, et qui ressemble à celles qu'on pouvait trouver à bord des destroyers et des frégates. Cette cloche est unique, parce qu'elle est fabriquée de métaux – soit du laiton, du bronze et du cuivre – provenant de navires historiques, ainsi que d'articles, comme des médailles et des souvenirs de guerre que nous ont remis certains individus. Des articles non métalliques ont aussi été utilisés, soit des objets de tissu ou de papier qui sont disparus instantanément en fumée dans la chaleur du creuset, mais qui, croit-on, ont quand même laissé leur trace!



Construit en 1904, le NGC *Canada* servit de navire de patrouille de pêche et pour la formation navale à l'époque ayant précédé la création de la Marine royale canadienne (MRC). Il a ensuite servi lors de la formation en mer des premiers élèves-officiers de la marine et fut ensuite transféré à la MRC en 1914 en tant que navire de patrouille.

La cloche du centenaire de la marine est maintenant en montre sur la colline parlementaire. Photo : Marine canadienne

La majeure partie de ces articles provenaient évidemment de navires militaires et des membres d'équipage, mais on a également pu compter sur la contribution de navires civils du gouvernement. Pour reconnaître ainsi le rôle qu'ont joué le ministère de la Marine et des Pêches dans la création du Service naval du Canada en 1910, et les services que les anciens navires du gouvernement nous ont rendus au cours des deux guerres mondiales, la Marine a invité la Garde côtière à participer au projet de la cloche en déposant certains articles dans le chaudron. Ces fragments de métal proviennent d'individus, de navires préservés dans les musées et, dans un cas, d'un navire qui est toujours en service.

Quant aux articles donnés par la Garde côtière, ils proviennent des navires suivants :

NGC *Canada* (1905-1924). Articles, comme des photos du navire et des membres d'équipage à différentes périodes. Le contre-amiral Charles Kingsmill, qui a dirigé le service naval et le Service de protection des pêches, a fait appel au navire armé de protection des pêches en tant que navire de formation pour les premiers cadets de la marine et aspirants de marine.

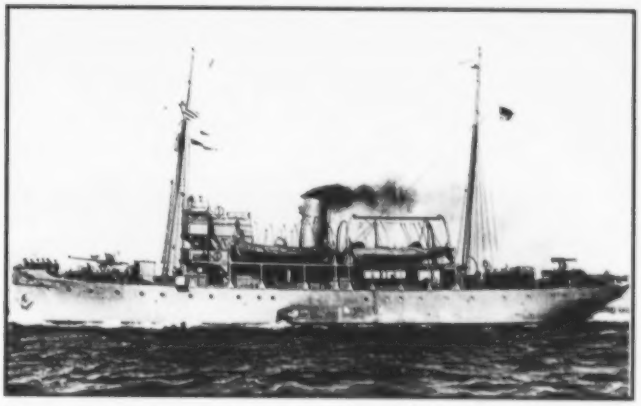
NSC *Acadia* (1913-1969). Don de laiton par le Musée maritime de l'Atlantique situé à Halifax, où le navire est préservé. L'*Acadia* a servi à titre de navire maritime au cours des deux guerres mondiales.

NGCC *N. B. McLean* (1930-1988). Don de bronze par l'artiste maritime Yves Bérubé. En temps de guerre, le *McLean* a réalisé des missions classifiées dans la baie d'Hudson et dans l'Arctique.

NGCC *Ernest Lapointe* (1941-1978). Don de laiton par le Musée maritime du Québec situé à L'Islet-sur-Mer. Le *Lapointe* a réalisé des missions d'approvisionnement importantes pendant la construction de la base aérienne des Alliés à Goose Bay, Labrador.

NGCC *Alexander Henry* (1959-1986). Don de cuivre par le Musée maritime des Grands Lacs situé à Kingston, où l'on préserve le navire.

NGCC *Provo Wallis* (1969 à ce jour). Don de laiton provenant du navire. Le *Provo Wallis* présente un lien direct sur le plan maritime, puisqu'on l'a nommé ainsi en l'honneur de Sir Provo Wallis (1791-1892), l'amiral de la flotte, natif de Dartmouth en Nouvelle-Écosse qui, à titre de sous-lieutenant du Navire de sa Majesté *Shannon*, a amené son navire et sa prise, le USS *Chesapeake*, à Halifax après leur lutte épique du 1 juin 1813.



L'*Acadia* en service naval en 1942. Photo du Musée maritime de l'Atlantique à Halifax en Nouvelle-Écosse.

La cloche du Centenaire sera exposée dans un endroit d'honneur pour une durée d'un an dans les chambres du Parlement pour être ensuite transportée vers son domicile permanent.

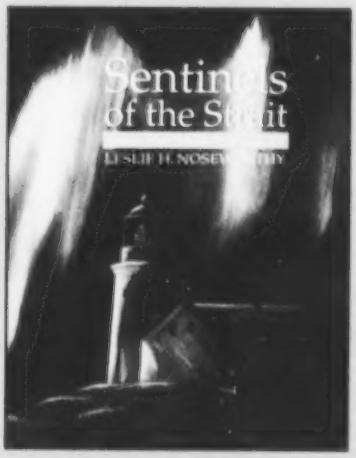
Nos régions

Les sentinelles du détroit

Par Jerry Duggan

La *Newfoundland Region Alumni Association Inc.* de la Garde côtière canadienne et M. Leslie Noseworthy, dont les talents artistiques constituent le secret le mieux gardé de la région de Terre-Neuve-et-Labrador, ont joint leurs efforts afin de produire un deuxième ouvrage intitulé *Sentinels of the Strait.*

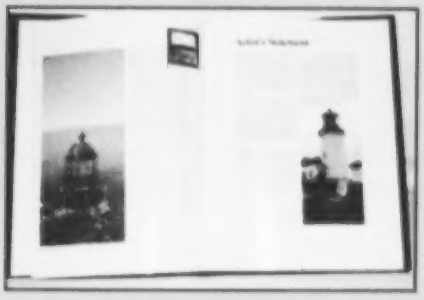
Cette publication concerne la mise sur pied, par le gouvernement du Canada, des services de phares dans le détroit de Belle Isle et la création de la station sans fil de la société *Marconi* en 1904. Le contenu de cette publication transpire à travers les peintures et les photos qui ornent ses pages dans le but de préserver ainsi le patrimoine



maritime du Canada tout en enregistrant et en reproduisant l'histoire des gens de Terre-Neuve-et-Labrador.

La technologie a remplacé les deux services, mais la collaboration entre les anciens de la Garde côtière canadienne et M. Noseworthy a permis de préserver l'historique des opérations à partir de croquis, de peintures, de photos et de mots présentés dans un superbe format.

On a ainsi remis gratuitement cette publication aux écoles de Terre-Neuve-et-Labrador. Malgré tout, on s'attend à ce que les ventes de ce panorama superbe et majestueux de Belle Isle dépassent les 7 000 exemplaires, nombre atteint par le livre précédent consacré aux phares et intitulé *Let There Be Light.*



Un avenir prometteur attend les diplômés du programme coopératif des Services techniques intégrés (STI)

Par Stephanie Shaw

Le 26 février 2010, à la base de la Garde côtière canadienne (de gauche à droite) Tom Clifford (Halifax ouest), Meghan MacDonald (Dartmouth High School), Jeremie Lucas (Sackville High School) et Ian Edwards (Cole Harbour High School) se sont vus remettre des certificats lors d'une cérémonie de remise des diplômes qui a marqué la conclusion réussie du programme coopératif des STI.

Jeremie Lucas était sur le point d'obtenir son diplôme d'études secondaire et, à l'instar de nombreux étudiants de 12e année, cet ancien de l'école secondaire de Sackville entretenait des doutes quant à son avenir. « Je n'étais pas certain de ce que je voulais faire après l'école secondaire, mais je savais que je voulais apprendre un métier, » de dire Lucas. Les choses sont devenues bien plus claires après que son professeur eut fait mention d'un nouveau programme à la Garde côtière canadienne. Celui-ci permet aux étudiants de constater de visu les nombreuses possibilités d'emploi au sein de l'organisme. « J'ai adoré les moindres instants du programme, en particulier d'avoir pu voir les différents aspects de l'utilisation et de l'entretien d'un navire, » a-t-il ajouté en parlant du temps passé dans le cadre du programme coopératif maritime de la GCC.

À tous les jeudis pendant huit semaines, les étudiants des écoles secondaires de Halifax ouest, Dartmouth, Sackville et Cole Harbour ont travaillé aux côtés de mentors personnels qui provenaient tous de secteurs différents de la Garde côtière. Les étudiants ont ainsi pu acquérir une expérience pratique tout en se voyant décerner des crédits pour le semestre. « La plupart du temps, les étudiants ne pensaient qu'aux navires lorsqu'on leur parlait de la Garde côtière, » de dire Laura Talbot, coordonnatrice du programme, « mais ce programme pilote leur a vraiment démontré qu'il existe une tonne de possibilités au sein de la Garde côtière. Par exemple, un étudiant pourrait passer une journée dans l'atelier de réparation des navires de l'*Institut océanographique de Bedford* ou au service du génie maritime à *Marine House*. »

La cérémonie de remise des diplômes s'est déroulée le 26 février à la base de la Garde côtière canadienne située à Darmouth. Au-delà de 20 personnes étaient présentes, dont des étudiants, des mentors et d'autres employés de la Garde côtière. La cérémonie constitua l'occasion de remercier tous les gens qui avaient participé et d'apporter la touche finale au programme de 2009-2010.

Au cours de la cérémonie, les étudiants et les mentors en ont profité pour décrire leurs expériences. Darren Kennedy, officier principal de projet des services de génie maritime à STI faisait partie des mentors présents. Il a mentionné au groupe à quel point il avait apprécié son rôle de mentor et qu'il espère revivre l'expérience. « Je crois ce que programme est formidable. Mon fils est en onzième année et je veux qu'il s'inscrive, » de dire Darren. « Il est si gratifiant de voir les étudiants qui s'intéressent et qui ouvrent tout grand les yeux devant une chose dont ils ne soupçonnaient même pas l'existence auparavant. »

Lucas a reconnu que Darren et les autres mentors du programme lui avaient permis de s'ouvrir les yeux. Il voit l'avenir d'un œil optimiste. « Je prévois suivre le cours d'électricien industriel au *Nova Scotia Community College* (NSCC) cet automne et accéder ensuite à la Garde côtière, » a dit Lucas. « Je suis définitivement ravi à l'idée d'entreprendre une carrière au sein de la Garde côtière. »

Efforts de déglaçage des gardes côtières du Canada et des États-Unis sur les Grands Lacs

Par Carol Launderville

En mars dernier, la région du Centre et de l'Arctique a entrepris et réalisé avec brio des opérations de déglaçage sur les Grands Lacs, alors que certains embâcles particulièrement dramatiques ont causé des problèmes considérables dans la partie sud du lac Huron et sur la rivière Sainte-Claire. Nos deux brise-glace, soit le NGCC *Samuel Risley* et le NGCC *Griffon* ont lutté sans relâche le jour comme la nuit alors que la glace épaisse obstruait la rivière. Un vent du nord est venu

Il y a une histoire derrière de ballon de basket. Alors qu'il participait à l'opération sur la rivière Sainte-Claire, l'équipage du Griffon a trouvé ce ballon sur la glace. « La folie du basketball qui règne en mars dans les collèges américains battait son plein, tandis que les membres d'équipage de la USCG débordaient d'enthousiasme, parce que l'état du Michigan jouait à merveille. On pouvait également entendre plusieurs plaisanteries au sujet du basketball à la radio. Pour cette raison, le ballon de basket est devenu notre mascotte de l'opération, » de dire le capitaine Stewart (au centre sur la photo).

empirer la situation en entraînant davantage de glace sur la rivière, provoquant ainsi la formation d'embâcles.

Plusieurs navires commerciaux parvenaient difficilement à se frayer un chemin dans cette zone, alors qu'ils tentaient sans succès de se faufiler dans la glace flottant en aval. L'aide des gardes côtières du Canada et des États-Unis s'est donc révélée cruciale afin de libérer et escorter les navires.

« Je suis encore étonné de constater la dynamique des glaces sur la rivière Sainte-Claire, » a déclaré John Stewart, commandant à bord du NGCC *Griffon*. « Les conditions peuvent évoluer de façon dramatique d'une heure à l'autre. On peut assister littéralement à l'apparition et la disparition d'une pression formée par les glaces. »

« Ce fut là vraiment un effort de groupe qu'ont déployé les deux gardes côtières dont les ressources possèdent des compétences différentes, ce qui nous a permis d'atteindre rapidement notre but. Chaque navire a contribué à sa façon, qu'il s'agisse de laisser un sillage important, d'aider à entraîner la glace libre dans le canal principal, de modeler avec l'habileté d'un chirurgien les chenaux étroits ou d'avancer pendant la nuit. Je considère qu'il s'agit là d'un testament du dévouement de l'équipage du *Griffon* qui a travaillé sans relâche afin de libérer les baies glacées, une jaumière prise dans les glaces ou qui a connu des nuits de sommeil perturbées. Le *Griffon* a peut-être atteint l'âge de 40 ans cette année, mais il poursuit sa mission sans relâche et avec très peu de répit afin de servir ses clients. »

Les opérations de déglaçage que réalisent les gardes côtières du Canada et des États-Unis sur les Grands Lacs sont coordonnées par notre Centre des opérations régionales à Sarnia. En consultant le domaine de la navigation commerciale, les spécialistes des glaces et de la flotte, ils parviennent ainsi à déterminer les zones et les missions les plus prioritaires.

Les employés de nos Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) ont assuré la communication indispensable entre les navires et le personnel à terre. Ces efforts coordonnés sont essentiels à l'économie des Grands Lacs, ainsi qu'à la sécurité et la protection sur nos voies navigables.

La population et les médias ont observé avec grand intérêt alors que les reportages et les éditoriaux ont apporté une reconnaissance positive et bien méritée aux personnel concerné, et ce, tant sur l'eau que sur la terre ferme. Comme on l'a souligné dans le *Sarnia Observer* :

« En réalité, nous prenons la Garde côtière canadienne pour acquise. Nous ignorons trop souvent les organismes gouvernementaux avant de connaître leurs dépenses somptueuses ou leur implication dans un scandale. Cependant, la Garde côtière mérite notre gratitude, parce qu'elle assure le déplacement efficace des glaces et l'ouverture des chenaux en hiver. Sa devise – Sécurité d'abord, service constant – décrit fidèlement ce qu'elle fait, non seulement dans ces régions, mais sur tous les océans et les voies navigables du Canada, et ce, année après année. Par conséquent, levons notre chapeau à ces hommes et ces femmes de la Garde côtière canadienne pour un travail bien fait. »

Le garde-côte *Mackinaw* de l'USCG et le NGCC *Samuel Risley* escortent le remorqueur *Everlast* et la barge *Norman McLeod* dans les glaces sur la rivière Sainte-Claire.

Journée portes ouvertes pour les étudiants locaux au Collège de la Garde côtière

Par Danielle MacKinlay and Danielle Baldwin

Le 11 mai dernier, le Collège de la Garde côtière canadienne a tenu à l'intention des élèves de 9e année une journée Portes ouvertes, qui a remporté un franc succès. Des élèves de diverses localités de l'Île du Cap-Breton ainsi que des visiteurs venus de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick ont passé la journée au Collège afin de se familiariser avec la Garde côtière canadienne et les possibilités de carrière.

Tout au long de la journée, diverses sections du Collège ont été présentées afin de donner un aperçu de la vie quotidienne d'un élève-officier ou d'un employé de la Garde côtière en formation. Des élèves-officiers ont offert des visites guidées, menant les groupes à l'atelier de mécanique, au hangar à embarcations, aux simulateurs, au centre Mieux-être et dans des salles de classe de toutes sortes. Les élèves de 9e année ont pu en apprendre davantage sur le Programme de formation d'officiers ainsi que sur les départements des SCTM (Services de communication et de trafic maritimes) et de FEEM (Formation en équipement et entretien maritimes). Ils ont également eu droit à un barbecue, organisés par des membres du personnel à leur intention et en compagnie d'employés, dans notre superbe cafétéria.

Après la visite, les étudiants ont complété un court sondage où la grande majorité se sont dits intéressés à entreprendre éventuellement une formation au sein de la Garde côtière canadienne. Les parties les plus mémorables de leur visite auront été les simulateurs et les démonstrations pratiques dans les laboratoires préparées par des instructeurs.

Nous désirons remercier tous et chacun pour les efforts déployés et la participation à cette activité, qui nous permet de mettre en valeur les débouchés à la Garde côtière. Nous sommes ravis de la présence de ces lèves et de leur intérêt pour nos programmes.

Mike Williams, instructeur de mécanique maritime au Collège de la Garde côtière canadienne, en train d'expliquer le fonctionnement d'un simulateur d'appareil de propulsion à un groupe d'étudiants.

Le saviez-vous?

Le commissaire George Da Pont quitte la Garde côtière afin de poursuivre sa carrière au sein de l'Agence canadienne d'inspection des aliments. M. Marc Grégoire, de Transports Canada, prendra la barre pour devenir ainsi notre nouveau commissaire le 28 juin prochain.

Le sous-commissaire René Grenier sera à la retraite le 14 janvier 2011 après 37 années de loyaux services. Dès le 17 septembre 2010, Mme. Jody Thomas se joindra alors à nous au sein de la Garde côtière en provenance de Passeports Canada pour devenir ainsi notre nouvelle sous-commissaire des opérations, et ce, dès le 17 septembre 2010.

Le directeur général (DG) des Services maritimes (SM) M. Michel Vermette a accepté le poste de sous-commissaire de l'approvisionnement des navires. La commissaire adjointe de la région du Pacifique, Mme. Vija Poruks a accepté, quant à elle, de combler le poste de DG des SM jusqu'à ce qu'on puisse tenir un processus de dotation. M. George Horel remplacera Vija à titre de commissaire adjoint pendant cette affectation.

La DG des Services de gestion intégrée des affaires (SGIA) Mme. Claudine Gagnon, a quitté la Garde côtière le 2 mai dernier afin de poursuivre sa carrière au ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. M. Michael Gardiner a accepté d'assumer les tâches de DG des Grands projet de l'État et des SGIA alors que se déroulera le processus de dotation.